

■ Schienenverkehrswochen 2005

## Neue Fahrzeuge für Straßenbahn und Bus

aus SIGNAL 05/2005 (Oktober/November 2005), Seite 13 (Artikel-Nr: 10002781)  
IGEB Stadtverkehr

### Sprechtage auf den Schienenverkehrs-Wochen gaben Einblick in die BVG-Planungen

Den Auftakt der diesjährigen Schienenverkehrswochen in Berlin bildete der Sprechtag für Straßenbahnfahrergäste am 30. August. Der Direktor der Berliner Straßenbahn, Herr Matschke, sein Betriebsleiter, Herr Lose, sowie der für die Verkehrsplanung zuständige Herr Döge stellten sich den Fragen zahlreicher Gäste. Nachdem in letzter Zeit vom BVG-Vorstand Thomas Necker öffentlich gegen den eigenen Straßenbahnbetrieb Stimmung gemacht wurde, war das klare Bekenntnis des Betriebsdirektors zur Straßenbahn als »unverzichtbarem Bestandteil der BVG mit Zukunft" sehr erfreulich. Leider liegt die Netzentwicklung weitestgehend außerhalb der Betriebszuständigkeit, wodurch die ehrgeizigen Pläne der frühen 1990er Jahre vom Berliner Senat zunichte gemacht wurden.

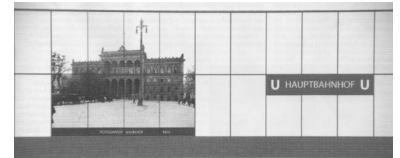
### Neue Fahrzeuge für die Straßenbahn

Nachdem der überwiegende Teil der Strecken grundsaniiert wurde, steht die weitere Fahrzeugbeschaffung im Mittelpunkt. Noch im Herbst 2005 soll die europaweite Ausschreibung von zunächst vier Testwagen, die finanziell abgesichert ist, veröffentlicht werden. Daran ist eine Option über insgesamt 206 weitere Wagen geknüpft, so dass der erfolgreiche Bieter je nach Berliner Finanzlage bis zu 210 Fahrzeuge in unterschiedlichen Jahreslosen, beginnend ab 2008 (Prototypen) bzw. 2010 liefern darf. Da ein neues Fahrzeug stets zwei alte Tatravagen ersetzt, werden so 420 der insgesamt 452 modernisierten Altwagen ersetzt. Wenn man bedenkt, dass der rationalisierte Betrieb auf einem leider kaum vergrößerten Netz schon derzeit zu etwa 130 abgestellten Fahrzeugen geführt hat, wird deutlich, dass auch nach Ausmusterung aller alten Wagen kein Engpass im Fuhrpark zu befürchten ist. Im Gegenteil ermöglicht die volle Ausschöpfung der Optionen auch eine Bedienung mehrerer Neubaustrecken, ohne auf die Tattras zurückgreifen zu müssen.

Zur Fahrgastinformation im Wageninneren gibt es noch keine festen Vorstellungen. Eine »Hightech-Lösung" als Nachfolge für die stillgelegten Rollbandanzeigen soll entwickelt werden - leider erst mittelfristig. Doppelhaltestellen werden auch in Zukunft vermieden. Die Anschlusssicherung bei veränderter Linienreihenfolge durch Verspätungen war denn auch ein Thema der Fahrgastfragen. Ein anderer Schwerpunkt war das vielfältige Baugeschehen 2005 und 2006.

### Mehr Daisy-Anzeiger an Bushaltestellen

Am 6. September waren die Busfahrergäste aufgefordert, ihre Fragen an den BVG-Direktor, Herrn Müller, seinen Betriebsleiter, Herrn Grätz, und an Herrn Kubath zu stellen. Auch hier waren neue Fahrzeuge ein wichtiges Thema. Der erfreulichen Beschaffung von 100 neuen Doppeldeckern sollen 2007 noch weitere 200 folgen, eine zügige Lösung der Finanzierung sei in Sicht. Diese insgesamt 300 neuen Großen Gelben sind allerdings auch bitter nötig, denn schon heute beträgt das



BVG-Plakat der geplanten Wandgestaltung im U-Bahnhof Hauptbahnhof mit weiß beschichteten Metallplatten. Nun bekommt auch Berlin einen U-Bahnhof Hauptbahnhof - genau wie Gelsenkirchen. Aber immerhin erinnern Ansichten der historischen Kopfahnhöfe an die Zeit, als Berlin viele Hauptbahnhöfe hatte, und darum keiner so hieß. (Foto: Marc Heller)

Durchschnittsalter der DD-Busse fast 15 Jahre und alle Serien vor dem dreitürigen DN95 sind mit so alten Motoren ausgestattet, dass sie wegen der Schadstoffvermeidung ab 2008 in Berlin verboten wären! Das Durchschnittsalter aller Eindeckwagen der BVG soll auf 4 Jahre fallen, was in Zukunft geringere Werkstattkosten und einen höheren Weiterverkaufswert ermöglicht. Mit dem Auftrag über 260 Gelenkbusse bei der polnischen Firma Solaris, der bis 2006 ausgeliefert wird, hat die BVG auch hier den Fuß auf der Kostenbremse. Alle Neubestellungen unterliegen den geänderten EU-Richtlinien, die der BVG einiges Kopfzerbrechen bereiteten, aber auch die Fahrgäste nicht immer erfreuen werden. So werden künftig die Funktionen von Haltewunsch- und Türöffnungstaster strikt getrennt, so dass man immer zweimal drücken muss: zuerst damit der Wagen hält, und dann an der Tür, durch die man aussteigen möchte.

Bei den Fahrgastkritiken stand neben der Haltestangenanordnung im Wagen vor allem das verspätete Abfahren schon an der Endstelle im Brennpunkt; in einigen Fällen rächt sich hier der Sparkurs mit extrem verkürzten Wendezeiten. Positiv ist die Ankündigung weiterer Daisy-Anzeigen an Bushaltestellen, insgesamt 200 Stück sollen es in der ersten Ausbaustufe werden, darunter noch in diesem Jahr die wichtigen Haltestellen am Bahnhof Zoo. Leider sind bei den Subunternehmern erst 50 % der Busse mit dem erforderlichen RBL ausgerüstet, so dass noch nicht alle Wagen angezeigt werden können. Herr Müller versprach aber, dass mit den neuen Verträgen ab 2008 die Ausrüstung aller Wagen mit RBL Pflicht wird.

Der neue Direktor der Berliner U-Bahn, Herr Kaiser, und Herr Kutscher waren dann am 13. September im Fahrgastzentrum. Ein Bericht folgt im nächsten Signal.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002781>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten